

[Eva Møller]

– tilskyndede begge parter til at trække flere kunder til og til at arbejde så økonomisk som muligt. Den tilskyndelse ligger ikke i det eksisterende system, hvor DSB blot får udgifterne ved hele S-togsdriften refunderet umiddelbart over Hovedstadsrådet.

Det var min baggrund, og det var mine tanker, og det står – vil jeg gerne sige til fru Margrete Auken, der ser fuldstændig uforstående ud nu – direkte i ministerens fremsættelsestale, med lidt andre ord, men der er altså belæg for ordene.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har læst lovforslaget, og der står, at man skal sikre og inspirere til en ordentlig, effektiv og økonomisk drift, og det synes vi umiddelbart lyder fornuftigt.

Det var det, at man skal til at indføre et konkurrencemoment på det her punkt, der var forvirrende at få at vide. Fru Eva Møller skal glæde sig over, at jeg nu vil optage hendes lidt spidse svar i den venligste mening og sige, at så er det ikke det, vi skal diskutere, men koncentrere den noget absurde konkurrencediskussion om privatiseringsdelen.

Det kunne være interessant at spørge fru Eva Møller, om hun tror, at det andre steder i landet vil være så lystigt at indføre det her princip. Mig bekendt har man standardkontrakter andre steder. Hvordan mon nu de små selskaber vil befinde sig ved, at de skal konkurrere med de store, hvis man kan presse enkeltentrepriser?

Jeg synes, det ville være interessant at få trafikministeren, som skal være ansvarlig for hele landet, til at svare på, om det egentlig er så gavnligt, og om der er opbakning til denne del af forslaget fra de andre amter, om de overhovedet er blevet hørt i den sag, og om de har overvejet, hvad det vil betyde for deres amtskommunale trafikselskaber.

**Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Vi er tilbage i ordførerrækken, og det er hr. Mejdahl.

**Mejdahl (V):**

Også på kollektiv trafik-området gælder der lovgivningsmæssige særregler i hovedstadsom-

rådet. Denne lov er en konsekvens af forslaget om at nedlægge Hovedstadsrådet.

Hidtil har hovedstadsområdets kollektive persontrafik været varetaget af Hovedstadsrådet gennem Hovedstadsområdets Trafikselskab, HT. HT er et driftsselskab i modsætning til de øvrige trafikselskaber i landet, som hovedsagelig er administrationselskaber, der benytter sig af private entreprenører, der kører med materiel af særdeles høj standard.

HT har drevet både busser og S-tog, og HT har oppebåret alle billetindtægterne og afholdt alle udgifterne, men har fået et tilskud fra staten og fået underskudsdækning fra Hovedstadsrådet.

Ved den omlægningsprocedure, vi er inde i, har det været nødvendigt at give den kollektive trafik en ny organisation. Det har også været ønskeligt at styrke den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet. HT fortsætter som driftsselskab med en ny ledelse, en mere professionel ledelse, om man vil. HT får en bestyrelse på fem medlemmer, som vælges af de fem kommunalbestyrelser, og en direktion, der får det daglige ansvar for administration og økonomi. Der er indsat en bestemmelse om et større flertal til vedtagelsen end normalt i bestyrelser, det vil sige, at større beslutninger skal vedtages med mindst fire stemmer.

S-togsdriften lægges tilbage under DSB's ansvar og ledelse, men trafikplanlægningen forudsættes at ske i samarbejde mellem HT og DSB. Det er i øvrigt en nødvendig forudsætning.

Som noget nyt er indføjet i lovforslaget, at HT skal indhente tilbud fra private vognmænd, og fra 1. april 1992 skal mindst 30 pct. af HT's samlede buskørsel udføres på grundlag af offentligt udbud.

Det er en nyskabelse, vi i Venstre hilser velkommen. Den holdning er ikke af ny dato. Jeg vil henvise til Folketingets forhandlinger for den 13. maj 1980, sp. 9511, hvor Venstres ordfører, hr. Svend Erik Hovmand, sagde:

»Vi ønsker naturligvis også HT til lykke med, at de har fået mange nye passagerer. Men vi synes ikke, det er særlig succesrigt, at man har gjort det næsten umuligt for mange private vognmænd at se en fremtid inden for HT.«

Ved udbud af busruter i licitation opnås grundlaget for en mere effektiv og billig drift. En undersøgelse, som Hovedstadsrådet har